

показники та формуванні узагальнюючого інтегрального показника.

У роботі [3] пропонується фактори, що впливають на інвестиційну привабливість регіону, які вимірюють стимуляторами та дестимуляторами.

На основі розрахованих часткових коефіцієнтів розраховується груповий показник:

$$\overline{K_{гр.і.}} = \frac{\sum K}{n}, \quad (1)$$

де $\overline{K_{гр.і.}}$ – середній показник j-ї групи i-го регіону,

$\sum K$ – сума коефіцієнтів-стимуляторів і дестимуляторів по j-ї групі i-го регіону,

n – кількість показників j-ї групи.

Цей метод дозволяє відстежити слабкі позиції регіонів.

Безумовно, проведене дослідження не відображає всього різноманіття підходів до оцінки інвестиційної привабливості регіонів, однак очевидно, що робота з макроекономічною статистикою має більші переваги порівняно з проведенням опитувань. Важливим результатом здійснення оцінки повинно бути інформування місцевих органів управління стосовно «проблемних місць» з метою їхнього подолання.

Література

1. Уманець Т.В. Оцінка інвестиційної привабливості регіону за допомогою інтегральних індексів [Електронний ресурс] / Т. В. Уманець. – Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/19832/09-Umanec.pdf?sequence=1>
2. Іванова Н. Ю. Оцінка інвестиційної привабливості регіону: порівняльний аналіз сучасних методик [Електронний ресурс] / Н. Ю. Іванова, А. І. Данилів. – Режим доступу: http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/7050/Ivanova_Otsinka_investytsiinoi_privablyvosti.pdf
3. Савлук О. Оцінка інвестиційної привабливості регіонів України / О. Савлук // Вісник КНТЕУ. – 2013. – №5 – С. 31-44.

ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО ЯК ІНСТРУМЕНТ ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ

Л. А. САРАНА, канд. екон. наук,

доц. кафедри фінансів, банківської справи та страхування

Східноєвропейський університет економіки і менеджменту, м. Черкаси

Сучасна практика фінансування регіональної інфраструктури вказує на її незадовільний стан та, характеризується низькою якістю наданих населенню послуг, високим ступенем спрацювання основних засобів, неефективністю управління об'єктами. Відтак, виникає потреба в

переформатуванні підходів щодо управління інфраструктурою регіонів, а саме, залучення додаткових інвестицій, реструктуризації та комплексного реформування її структури.

Практика господарювання, як економічно розвинених країн, так і країн, що розвиваються, свідчить про зростання активності застосування різних форм партнерства держави та приватного бізнесу в підтримці регіональної інфраструктури. У західній практиці така взаємодія держави та приватного бізнесу отримала назву Public-Private Partnership (PPP), тобто державно-приватного партнерства (ДПП) [1]. Предметом такого партнерства є розвиток, використання та управління державною та муніципальною власністю.

Участь приватного бізнесу в таких проектах передбачає необхідність впровадження суттєвих інституціональних змін усередині системи відносин «влада (держава) – бізнес». Зокрема, розширення участі приватного бізнесу у виконанні деяких економічних, управлінських, а іноді, і організаційних функцій. У той же час важливо забезпечити роль держави, не тільки як основного регулятора взаємодій із бізнесом, а і як представника та захисника інтересів та потреб суспільства. У світовій практиці достатньо чітко склалися дві схеми проектного фінансування, які умовно можна назвати: з паралельним фінансуванням; з послідовним фінансуванням [2].

Потенційними формами застосування державно-приватного партнерства в Україні є, такі: контракт на виконання робіт, контракт на управління цілісним майном підприємства та (або) його частками (акціями), оренда, лізинг, концесія, приватизація, що узгоджується з нормами права.

Основні принципи реалізації державно-приватного партнерства в Україні, регламентовано Законом України «Про державно-приватне партнерство» (2010 р.). У рамках здійснення державно-приватного партнерства, відповідно до цього Закону України, можуть укладатися договори про: концесію; управління майном (виключно за умови передбачення в договорі, укладеному в рамках державно-приватного партнерства, інвестиційних зобов'язань приватного партнера); спільну діяльність; інші договори [3].

Так, за даними центральних та місцевих органів виконавчої влади в Україні: на 1 січня 2017 р. на засадах державно-приватного партнерства реалізувалося 186 договорів (укладено 154 договорів концесії, 32 договір про спільну діяльність, 1 договір державно-приватного партнерства). За 2017 р. було укладено 191 договір, з яких реалізуються 182 (157 договорів концесії, 24 договори про спільну діяльність, один договір державно-приватного партнерства), а 9 договорів не реалізуються (4 договори – закінчено термін дії, 3 договори – розірвано, 2 договори – призупинено) [3].

Основними галузями укладання договорів є: оброблення відходів (116 договорів, що становить 64,7 % від загальної кількості); збір, очищення та розподілення води (39 договорів, що становить 21,4 % від загальної кількості); будівництво та/або експлуатація автострад, доріг, залізниць,

злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури (7 договорів, що становить 3,9 % від загальної кількості); виробництво, транспортування і постачання тепла (10 договорів, що становить 5,5 % від загальної кількості); виробництво, розподілення та постачання електричної енергії (2 договори, що становить 1,1 % від загальної кількості); управління нерухомістю (2 договори, що становить 1,1 % від загальної кількості); пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування (1 договір, що становить 0,6 % від загальної кількості); інші (3 договори, що становить 1,7% від загальної кількості) [3].

Отже, залучення приватного сектора спрямоване на поліпшення якості послуг, розширення сфери охоплення споживачів та можливого скорочення собівартості послуг, що має значні позитивні тенденції функціонування, а саме забезпечує максимізацію економічної та соціальної цінності робіт та послуг для кінцевих споживачів.

Не зважаючи, на позитивні результати використання державно-приватного партнерства в підтримці регіонів України, доцільним є підвищення ефективності операційної діяльності підприємств інфраструктури; запровадження техніко-технологічних, управлінських та фінансових інновацій; залучення додаткових фінансових ресурсів; збільшення інвестиційної привабливості підприємств місцевої інфраструктури тощо.

Література

1. Дітер Б. Інфраструктура як інструмент політики національного та регіонального розвитку Європейського Союзу та України : Україна на шляху до Європи / Б. Дітер / [за ред. Л. Хоффмана, Ф. Мьюллерс]. – Київ : Видавництво «Фенікс», 2001. – С. 106-131.
2. Катасонов В. Ю. Проектное финансирование : мировой опыт и перспективы для России : [3-е изд., перераб. и доп.] / В. Ю. Катасонов. – Москва : Анкил, 2001. – 308 с
3. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01 липня 2010 р. № 2404-VI; зі змін. і доповн. у редакції від 24.05.2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
4. Довідка щодо результатів здійснення ДПП (2017 рік) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=ed00a2ba-480a-4979-84eb-d610a0827a8c&title=ZagalniiOgliad>.